

# CORSO MARCONI: UN VIALE DA CONSERVARE E VALORIZZARE

A cura delle associazioni

AIUOLA DONATELLO

ASAI

BASTA UN RITAGLIO-BANCA DEL TEMPO A SAN SALVARIO

CICLOBUS

DONNE PER LA DIFESA DELLA SOCIETÀ CIVILE

LAQUP

MANZONI PEOPLE

OPPORTUNANDA

SOLCO ONLUS

TEART

TUTTI PER SAN SALVARIO

Le associazioni AIUOLA DONATELLO, ASAI, BASTA UN RITAGLIO-BANCA DEL TEMPO A SAN SALVARIO, CICLOBUS, DONNE PER LA DIFESA DELLA SOCIETÀ CIVILE, LAQUP, MANZONI PEOPLE, OPPORTUNANDA, SOLCO ONLUS, TEART e TUTTI PER SAN SALVARIO sono contrarie alla realizzazione di un parcheggio sotterraneo nel viale di corso Marconi e favorevoli alla conservazione e valorizzazione del viale per le ragioni descritte di seguito.

### **1. l' inutilità di un nuovo parcheggio pertinenziale nella zona.**

In San Salvario in questo momento vi sono decine di posti auto e box invenduti: nei pressi di Corso Marconi, e precisamente in p.za Donatello sotto gli edifici componenti la già canonica della Chiesa del Sacro Cuore di Maria, e sotto l'area dell'Oratorio San Luigi con entrata da via San Pio V, stanno per essere terminati due parcheggi sotterranei in cui sono, proprio ora, in vendita box. Per altro nella zona storica di Borgo San Salvario sono visibili, da tempo, frequenti cartelli di vendita o locazione box, il che dimostrerebbe ancora l'inutilità della creazione di un nuovo parcheggio pertinenziale.

Inoltre sono stati presi contatti telefonici con alcuni dei venditori di box, i quali hanno segnalato la disponibilità di posti auto per un totale pari a un centinaio.

*Elenco vie/box + qualche foto esempio, ora le aggiungo*

*Non vi è quindi nessuna emergenza che richieda l'utilizzo per uso privato del suolo pubblico, che è un bene comune.*

**2. il parcheggio interrato di piazza Madama Cristina ha sempre numerosi posti vuoti (dei 259 totali) e a 500 m da corso Marconi vi è il parcheggio del V Padiglione di 327 posti** che addirittura chiude alle h 19.30, mentre potrebbe essere una valvola di sfogo per i giovani frequentatori della movida. Questi ultimi, peraltro, potrebbero essere invitati in modo più convincente ad usare mezzi pubblici e biciclette ( attraverso campagne di sensibilizzazione nei locali e multe): si libererebbero così posti per i residenti abbonati.

La pedonalizzazione del viale centrale di Corso Marconi, non può essere presa in considerazione senza ampliare l'analisi alla situazione dei parcheggi in superficie attualmente in essere.

Riteniamo che si possa pedonalizzare il viale centrale di Corso Marconi, senza dover creare dei box pertinenziali sotterranei, con inevitabile abbattimento di almeno 50 alberi di lunga vita, lasciando inoltre il viale senza la sua naturale e storica bellezza di viale alberato, con la conseguenza di una spaccatura del viale tra prima di via Madama Cristina e dopo Via Madama in direzione Valentino.

Premettiamo che la necessità di trovare parcheggio per i residenti si verifica dalle 19 di sera in poi, e non durante le ore diurne della giornata.

Una delle possibili soluzioni che sottoponiamo all'attenzione della Giunta comunale è di prevedere l'apertura del V Padiglione del Valentino oltre il normale orario. Considerato che la chiusura è prevista alle 19,30, e il suddetto Padiglione V per vari periodi dell'anno viene chiuso per essere concesso ai giostrai per installare le giostre (c.i. Natale in Giostra), che potrebbero essere collocate in altra parte della città.

Il V Padiglione dista esattamente 500 m (circa 5 minuti a piedi) da Corso Marconi, pertanto è sicuramente raggiungibile a piedi senza grossi sforzi. Inoltre questo parcheggio coperto ha un'altezza tale che potrebbe raddoppiare o triplicare la propria capienza, creando dei piani interni.

Come recita il sito GTT, il V Padiglione “è situato in posizione strategica nel Parco del Valentino, tra i viali Medaglie d'Oro e Ceppi, nelle immediate vicinanze del palazzo di Torino Esposizioni e del Teatro Nuovo e, tramite il servizio pubblico GTT, a pochi minuti da qualsiasi destinazione del centro storico della Città (*fonte: sito GTT*).

Al prolungamento dell'orario di fruizione del parcheggio al V Padiglione 24 ore su 24, si possono destinare i parcheggi in superficie sui controviali di Corso Marconi, che sarebbero circa 300 a viale centrale pedonalizzato, per i 2/3 al solo utilizzo dei residenti e il restante 1/3 di pubblico utilizzo a rotazione come attualmente avviene per tutti i posti esistenti.

Sarebbe una sperimentazione innovativa per la città di Torino, se fosse accompagnata da una segnaletica chiara e di immediata comprensione e fosse certa la punibilità delle infrazioni.

Ricordiamo che proprio in corso Marconi (angolo via Nizza) è presente una stazione della metro. Presumiamo pertanto che l'Amministrazione Comunale abbia ipotizzato che, per raggiungere tali luoghi della città, le persone utilizzassero il trasporto pubblico e non quello privato.

*I parcheggi sono attrattori di traffico, il quale causa incidenti, inquinamento, ingorghi.*

### **3. la costruzione del parcheggio pertinenziale non toglie in modo risolutivo le automobili dal corso.**

Attualmente in corso Marconi trovano posto circa 500 automobili, e il parcheggio pertinenziale, ammesso che gli acquirenti fossero tutti tra gli attuali fruitori del Corso, ne toglierebbe meno della metà.

Inoltre la riduzione delle dimensioni degli alberi visivamente le metterebbe più in evidenza.

*Le automobili parcheggiate nelle strade non sono certo un bello spettacolo, e il problema si pone in tutte le aree non pedonalizzate, soprattutto dove, essendo l'edificazione dell'800 e del primo '900, non si è provveduto con garage nei cortili o nel sottosuolo di pertinenza.*

### **4. la costruzione del parcheggio pertinenziale distrugge un viale storico, che andrebbe, anche a fini turistici, rivalutato.**

L'intervento prevede l'abbattimento/spostamento di 50 ippocastani e la sostituzione con alberelli in vasche di cemento. Gli alberelli sostitutivi previsti non riusciranno mai a formare il cannocchiale visivo tra il Castello del Valentino e la Chiesa di San Salvatore e non saranno certo schermo alle facciate delle case del Corso, talvolta veramente modeste.

Dal punto di vista estetico lo scavo del parcheggio porterebbe alla distruzione degli alberi presenti sul corso che già hanno subito e subiscono ancora danni per il parziale soffocamento della parte radicale dal manto asfaltato.

A questo proposito una accorta pedonalizzazione del viale con il ripristino di un terreno adeguato alle piante permetterebbe una degna rivalutazione della prospettiva architettonica e paesaggistica del corso medesimo.

Si darebbe così valore e giusto rilievo ai sottovalutati monumenti, opera dei Castellamonte, la chiesa di San Salvario e il Castello del Valentino, collegati in asse per ricreare la "regia passeggiata", riproponendo il Corso del Valentino come fulcro storico e itinerario turistico di partenza per le visite a un Borgo ricco di una storia recente, e passata, poco nota, di edifici civili e religiosi, curiosità, attività industriali, artistiche, artigianali, che davvero costituirebbero, in parte, un'alternativa colta alla movida serale.

Il viale invece rivalutato potrebbe essere inserito in un percorso turistico che da Porta Nuova porti nel verde sino al Valentino.

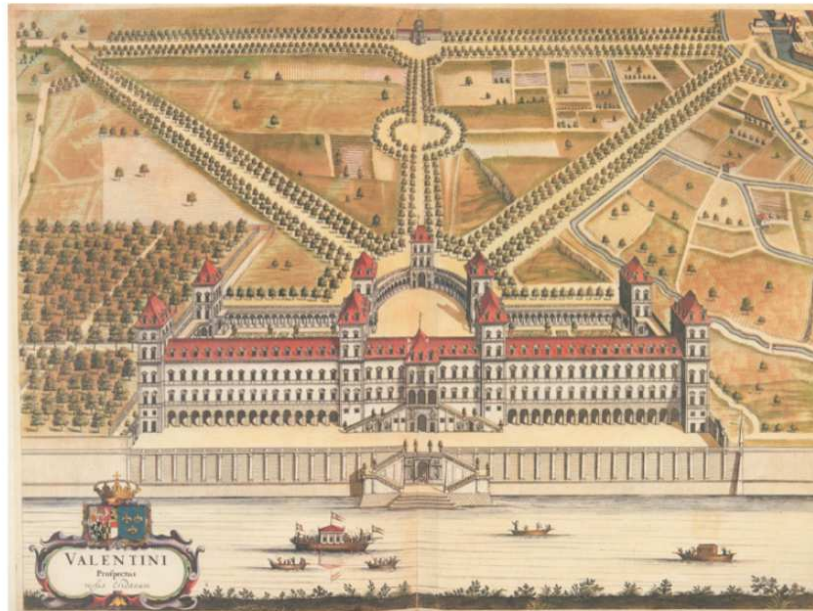
Il viale era già presente nel XVI secolo e caratterizzava l'area con i suoi filari di alberi e le opere idrauliche annesse.

In un contratto del 28 luglio 1594 viene infatti scritto:

“[...]Sarà tenuto l'accensatore a piantare, far piantare e mantenere a spese soi tutti li alberi che mancano alla strada grande che comincia appresso la chiesa di San Salvario e va a dirittura alla porta grande del Palazzo, et giardino di esso Valentino, mantenendo nette le carature che sono a longo delle dette albere che furono fatte da fu Ill. Sig. Marchese d'Este [...]”<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Documento citato in SIGNORELLI BRUNO, *Per una nuova Storia del castello del Valentino e del suo comprensorio*, in “Bollettino della Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti”, Torino, XXV-XXVI, 1971-1972, pp.113 sg.

Dal 1620 al 1666 l'area fu interessata dai lavori di costruzione del Castello del Valentino, che interessarono anche la chiesa di San Salvatore, ricostruita probabilmente dopo esser andata distrutta durante l'assedio di Torino del 1640. L'architetto che progettò i due edifici fu Carlo di Castellamonte. Il viale è periodicamente curato e oggetto di manutenzione. Il 22 settembre 1665 il duca ordinò al Comune di riparare la strada d'accesso alla "Cappella di Santo Salvatore" rimettendo anche in stato "tutte le Piante de Piccoli Roveri da Porta Nuova sìn a detta Cappella, in modo che rieschino dette piante verdeggianti et uniformi alle nostre del Stradone, che va dall'istessa Cappella al Valentino"<sup>2</sup>. Un altro documento del 1666 afferma che i viali "che sono tra il Valentino e la porta nova [...] et la Cappella di S. Salvatore furono adaquati [...] per agevolare il corso delle carrozze, delle corse, del passeggio"<sup>3</sup>. Del 1682 è la tavola del Theatrum Sabaudiae che ci fornisce una panoramica a volo d'uccello dell'area ben definita con i tre viali tracciati a coronamento del palazzo ducale. In primo piano appare la ricostruzione del Castello, da cui si diramano il viale verso la chiesa di San Salvatore (al centro) e altri due viali, uno verso la città (l' *Allea Oscura*) ed uno della direzione opposta (oggi scomparsi), tutti raffigurati con un doppio filare di alberi.



[ALLEGATO 1 - Valentini prospectus versus Endanum - Sezione annessa in disegno di Giovanni Tommaso Borgatta in Theatrum Statusque Celsitudinis Sabaudiae Ducis, I, Amsterdam, Blaeu, 1682]

Il disegno dell'area rimarrà fondamentale fino al 1851, anno in cui si approvò l'espansione a sud della città, assumendo il viale come uno degli assi regolatori del piano conservandone il tracciato.

*Il viale con i due edifici storici costituisce un unicum monumentale, e così l'insieme appare infatti nel Theatrum Sabaudiae.*

<sup>2</sup> TAMBURINI LUCIANO, *Le chiese di Torino, dal rinascimento a barocco*, Edizioni Angolo Manzoni, Torino, 2002, p.339

<sup>3</sup> AST (Archivio di Stato di Torino), Camerale, Palazzo Reale, art. 196 "Registro quarto delle spese che si fanno nella Fabrica di Palazzo Reale, et Altri 1665-1668" pagamento a Maurizio Dufferi, 21 giugno 1666. Documento citato e commentato da FASOLI VILMA, *Piani urbanistici e abbellimento: nuove figure professionali in Torino, città di loisir: Viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, COMOLI VERA (a cura di), Archivio Storico della Città di Torino, Torino, 1996

## 5. la costruzione del parcheggio pertinenziale non è assolutamente connessa alla pedonalizzazione.

Siamo tutte associazioni convinte assertrici della pedonalizzazione del Viale centrale di Corso Marconi. Non tutte le città hanno la fortuna di avere in centro un viale ombroso già predisposto.

Sono circa 120 i posti auto che sono stati da alcuni anni “inventati” sul viale, dopo che lo stesso è stato utilizzato per il cantiere della Metropolitana e anche per alcuni anni come area mercatale, posti auto che possono nuovamente distribuirsi nelle aree circostanti.

Per quanto sopraddetto (edilizia in parte del XIX e XX sec.), molti edifici in San Salvario non posseggono garages propri, ma di certo non sono i pochi posti del Viale a risolvere o la loro abolizione a compromettere la situazione.

Peraltro, se è un valore l'accessibilità agli edifici, questo non comporta certamente l'obbligo di predisporre in spazi pubblici (in questo caso anche di pregio) i *garage* di quanti non si sono preoccupati, acquistando un'automobile, di individuare una modalità idonea per il suo ricovero.

La pedonalizzazione e la costruzione di un parcheggio sotterraneo sono due funzioni che hanno la finalità di migliorare la vita ai cittadini, ma in modo disuguale e non compatibile tra di loro.

La pedonalizzazione vuole:

1. aumentare lo spazio fruibile di **tutti i cittadini**, bambini e anziani in primis, creando un luogo adatto alla ricreazione (panchine, eventualmente qualche gioco bimbo non invasivo)
2. aumentare per quanto possibile (o almeno non diminuire) la **naturalità** (quantità e qualità della vegetazione),
3. favorire la **qualità ambientale** (meno inquinamento e rumore),
4. rispettare un **disegno urbano storico**.

La costruzione di un parcheggio sotterraneo ha invece come obiettivo il **collocare alcune centinaia di automobili** (e quindi risolvere forse un problema ad alcune centinaia di cittadini, favorendoli), ma in cambio

1. diminuisce la qualità e la quantità della vegetazione (invece di alberi di alto fusto, piccoli alberi in vasca);
2. diminuisce lo spazio pubblico abbassandone la qualità e la fruibilità: si pensi allo spazio davanti alla scuola pavimentato da griglie che ne limiteranno la possibilità d'uso e senza ombra, o a panchine al sole e sulle griglie;
3. sottomette un bene pubblico di valore storico ad un interesse puramente privato, che può trovare altre soluzioni più compatibili.

Quindi non consideriamo pertinente l'equazione: pedonalizzazione uguale a parcheggio sotterraneo, essendo quest'ultima scelta la causa di un deterioramento irreversibile dello spazio pubblico da destinare alla pedonalizzazione.

Proponiamo invece che, a fronte di un progetto complessivo di pedonalizzazione, che salvaguardi gli alberi e metta in risalto il collegamento visivo Castello del Valentino e Chiesa di San Salvatore (l'arch. Custer, invitato il 22 settembre 2012 ad un convegno al Castello del Valentino al quale hanno partecipato gli assessori Lavolta e Lubatti, ne ha indicato le semplici ed economiche caratteristiche), si inizi una pedonalizzazione per isolati, partendo proprio da quello dinanzi alle scuole Rayneri e Manzoni.

Riteniamo che in questa prima parte di pedonalizzazione si potrebbe provare a coinvolgere anche attori privati (vivaisti partecipanti alla manifestazione San Salvario ha un cuore verde, ASCOM, ecc.), che potrebbero contribuire in qualità di sponsor alla sistemazione dell'area.

## **6. la costruzione del parcheggio mortifica la partecipazione.**

Parlare di partecipazione in questo momento non è facile. Subito qualcuno dice: costa. Ma siamo sicuri che questo non sia solo un modo per eludere il tema? E a che servono le circoscrizioni se non a promuovere la partecipazione?

Al di là delle diverse finalità dei diversi soggetti – certamente tutte le associazioni danno impulso concretamente sul territorio alla partecipazione – è bene chiarire cosa intendiamo con questo termine.

Non pensiamo che assemblee improvvisate (senza cioè alle spalle un diffuso lavoro di coinvolgimento dei cittadini), dove il sapere è asimmetrico (tecnici che sanno e cittadini che non hanno le informazioni) e chi urla finisce per avere più spazio e peso, siano un esempio di partecipazione, poiché prescindono da quello che a noi pare essere alla base della partecipazione: vale a dire l'informazione, ampia e corretta, accessibile a tutti. L'altro elemento fondamentale per la partecipazione è la disponibilità all'ascolto, cioè ad un confronto non di maniera con quanto gli esponenti delle diverse posizioni espongono.

Quando nel 2007 l'Associazione Donne in difesa della società civile ha raccolto circa 900 firme per pedonalizzare il viale di Corso Marconi, non solo ha aperto momenti di discussione e confronto al suo interno con i cittadini (V. la pubblicazione *Le donne e la città*), ma ha anche iniziato una piccola indagine per capire di cosa i cittadini sentivano maggiormente l'esigenza e come si immaginavano l'utilizzo del viale.

Quando nel 2009 la petizione fu discussa nella Commissione Comunale, fu accolta unanimemente con parere favorevole, e già in quell'anno si fece la prova per un giorno della pedonalizzazione: non si capisce perché vi sia oggi questo sostanziale cambiamento di posizione da parte dell'Amministrazione Comunale, che mortifica l'interesse di quanti in questi anni si sono spesi (anche confortati dal parere della Commissione Consigliare) per dare un nuovo spazio qualificato a San Salvario.

I cittadini favorevoli allo *status quo* sono senz'altro presenti anche se minoritari, ma non si può ignorare una forte mobilitazione, come anche la lettera inviata agli amministratori dimostra, non per ottenere un beneficio privato ma per contribuire tutti insieme al miglioramento della Città.

## **7. la costruzione del parcheggio pertinenziale costituisce per i residenti un disagio inutile.**

Per quanto sopra illustrato ci pare inammissibile dover sopportare per almeno due anni (se tutto va bene) un cantiere che serve a costruire posti auto non necessari<sup>1</sup> e stravolge un viale di valenza storico-monumentale.

Si pensi che il cantiere interesserebbe un'area che comprende le scuole Manzoni e Rayneri, oltre a coinvolgere gli esercizi commerciali che sono in Corso Marconi.

Le associazioni

AIUOLA DONATELLO

ASAI

BASTA UN RITAGLIO-BANCA DEL TEMPO A SAN SALVARIO

CICLOBUS

DONNE PER LA DIFESA DELLA SOCIETÀ CIVILE

LAQUP

MANZONI PEOPLE

OPPORTUNANDA

SOLCO ONLUS

TEART

TUTTI PER SAN SALVARIO

---

<sup>1</sup> Nel caso in cui le indagini realizzate dal Comune evidenziassero l'oggettiva e ineludibile esigenza di nuovi posti auto privati/pertinenziali, invitiamo l'Amministrazione a prendere in considerazione l'utilizzo dei palazzi ex Poste presenti in Via Nizza, tra corso Marconi e Via Berthollet.

Da anni oramai le Poste non utilizzano questi che potrebbero essere trasformati in parcheggi multipiano.